

EL FUTUR VE EN TREN

MOBILITAT, COMERÇ I TURISME A LA REGIÓ DE GIRONA

Hem convocat aquesta roda de premsa per posar sobre la taula tot un seguit de propostes per potenciar la línia ferroviària de Portbou, en tant que eix bàsic de la regió i element de vital importància per al futur del seu comerç i turisme. Moltes d'aquestes propostes són el resultat d'un treball conjunt de fa 15 anys amb l'**Associació d'Usuaris del Tren** de l'altra banda de l'Albera. Ho vam fer així perquè érem ben conscients de la realitat de les relacions comercials existents i de la importància que tenia el turisme a ambdues bandes de l'Albera. També sabem que l'oferta turística dels dos territoris era en bona part complementària i que, per tant, es podia promocionar com un tot.

Avui, quan ja és més que evident que vivim una emergència climàtica i quan estem a les portes d'una crisi energètica, aquestes propostes han passat de ser desitjables a imprescindibles. Cal revertir totalment els plantejaments de les darreres dècades. Convé recordar que ADIF, que administra les infraestructures ferroviàries, l'any 2019 va declarar "no estratègiques" 580 estacions de tot l'estat. Entre les quals hi ha Colera, Vilajuïga, Vilamalla, Sant Miquel de Fluvià, Camallera, Sant Jordi Desvalls, Bordils-Juià i Celrà... La greu situació actual converteix en estratègiques totes les estacions de ferrocarril, i ADIF hauria d'actuar en conseqüència.

Les propostes que hem adaptat a la situació actual, són les següents:

Primera:

Millora real i immediata del servei ferroviari a la línia de Portbou en tots els aspectes (trens, estacions, andanes, vies, etc.). Cal garantir la qualitat i la regularitat dels serveis existents. Implantació progressiva dels horaris cadenciats, que faciliten la intermodalitat.

Segona:

Harmonització dels horaris de la SNCF i de la RENFE per eliminar la vergonyosa barrera que suposa la manca de connexions entre els serveis de les dues bandes.

Tercera:

Creació d'un servei de tren transfronterer entre Girona i Narbona: el Tren Transfronterer Catalunya-Occitània, connectant 25 poblacions del Gironès, l'Alt Empordà, el Rosselló i el Llenguadoc.

La proposta es pot tirar endavant amb ajuts de la UE, que té un programa per fomentar els serveis de tren transfronterers.

Es tracta de fomentar una mobilitat més sostenible i un turisme menys estacional; com s'ha fet a d'altres llocs d'Europa, que han sabut recuperar amb èxit línies de tren desaprovades. És el cas, per exemple de les Cinque Terre de la Liguria italiana o de la Selva Negra alemanya.

Quarta:

Impuls decidit de la intermodalitat del tren amb els altres modes de transport. Amb unes bones connexions amb autobusos d'aportació, unes bones tarifes i un sistema d'abonaments, es pot aconseguir que les famílies i els grups es passin bona part de les vacances visitant les diferents poblacions de la línia per fer-hi tota mena d'activitats i utilitzant sempre el transport públic. L'oferta seria molt gran i molt variada. Senderisme, banyades, gastronomia, rutes megalítiques, visites a cellers, a museus i a monuments i un llarg etcètera.

D'aquesta manera, el turisme serviria per millorar el servei ferroviari, en benefici de tota la població d'aquestes comarques i d'una mobilitat més sostenible i en detriment del caos circulatori, de les emissions, de la contaminació i dels accidents de trànsit.

Cinquena

Potenciació d'algunes estacions com a portes d'accés a espais naturals i/o d'interés turístic. A l'Alt Empordà, per exemple, Vilajuïga pot convertir-se en l'estació de referència de tots els pobles a tocar la Serra de Rodes, garantint uns autobusos d'aportació. El mateix paper podria fer l'estació de Camallera o la de Sant Miquel de Fluvià respecte de l'Escala i tot el sud de la comarca. Propostes similars són factibles en el tram entre l'Empordà i Girona i entre Cervera i Perpinyà.

Sisena:

Recuperació del servei ferroviari al baixador de Garbet, que era la platja de Figueres i d'altres pobles de la línia i que és una mostra del que hem perdut. L'historiador de la ciutat Josep M. Bernils, explica que l'any 1956 es despatxaren, només per a banyistes, 17.000 bitllets durant el mes de juny, 18.000 el juliol i 21.000 l'agost.

Setena:

Potenciar el transport de mercaderies per la línia de Cervera i Portbou. El transport per carretera és insostenible (i no només per les emissions que genera), el traspàs de les mercaderies al tren és una necessitat ineludible i necessitem disposar de capacitat suficient. A més, aquesta proposta permet protegir els llocs de treball ferroviaris, a banda i banda de l'Albera.

Vuitena:

Instal·lació de tercer rail en el tram entre Figueres i Portbou. Aquesta proposta té sentit tant per la circulació de mercaderies com pel servei transfronterer Girona/Narbona. En els darrers anys ja s'ha demostrat que fer circular per la línia de l'AVE el nombre de trens de mercaderies que s'havia previst és totalment inviable. A més, és evident que el canvi climàtic i la crisi energètica obligaran a potenciar el transport de mercaderies per tren i la línia de Portbou ha d'estar disponible tant en l'ample ibèric com en l'ample europeu.

Novena:

Coincidim plenament amb les propostes que han sorgit per a la construcció d'una xarxa de trens lleugers o tramvies a les comarques de Girona.

Tant si es tracta de recuperar ni que sigui parcialment el traçat dels antics carrilets (Tramvia de la Costa Brava, Tren d'Olot) com si es tracta d'estudiar la creació de noves línies (**Tramvia Roses - Castelló - Figueres - Vilafant o Tramvia Lloret - Blanes**). Aquestes propostes van en la bona direcció; sobretot si s'assegura la seva connexió amb la línia de ferrocarril convencional i, en algun cas, amb la del TGV. Tot això, combinat amb una bona xarxa d'autobusos i amb una aposta ferma per potenciar l'ús de la bicicleta, suposaria una autèntica revolució per a la mobilitat d'una regió que té el pitjor transport públic de Catalunya

Desena:

Desenvolupament d'una política tarifària que inc entivi l'ús del tren. Els augments de les tarifes del tren convencional, que es noten especialment en els trajectes més curts, han estat molt significatius els darrers anys. A més, la supressió dels descomptes (anades i tornades, grups, etc.), han perjudicat molt l'ús del ferrocarril. És més barat, per a una família o per un grup d'amics, viatjar amb cotxe que fer-ho en tren. Reivindiquem el desenvolupament de polítiques tarifàries que afavoreixin els viatges més freqüents (tipus "tarifa plana"), facilitin els desplaçaments de les famílies i els grups i siguin flexibles i senzills d'utilitzar. Els trens i els busos a 1 euro dels nostres veïns de la Catalunya Nord i l'Occitània són un excel·lent referent a tenir en compte..

Onzena:

Integració Tarifària: Un desplaçament = un títol de transport = una única informació per a l'usuari. A l'espera de que la T-mobilitat s'atreveixi a sortir de l'àrea de Barcelona, reivindiquem que la integració tarifària de Girona s'estengui a tota la demarcació. Resulta increïble que Figueres, Lloret, Sant Feliu de Guíxols, Palamós, la Bisbal o Olot restin fora de l'àrea integrada de Girona, i els desplaçaments intermodals es vegin fortament penalitzats per aquesta raó.

Dotzena:

Manteniment de l'estació urbana de Figueres. El desenvolupament de totes aquestes propostes va estretament lligat al tema de l'estació de Figueres. La sortida a exposició pública del projecte de POUM, ha fet que es tornes a parlar del trasllat de l'estació al municipi veí de Vilafant. Pels redactors del POUM, el possible trasllat requereix construir prèviament una variant de mercaderies per l'est de Figueres. Si es fes aquesta variant de l'est i després, per la raó que sigui (canvi de govern a Madrid, crisi econòmica...), no es construís la caríssima variant ferroviària del nord, que hauria de permetre que els trens tornessin a enllaçar amb la línia de Portbou, el trasllat de l'estació suposaria la fi del servei de viatgers entre Figueres i el Rosselló.

Més enllà de la importància estratègica de la línia transfronterera, resulta bàsic per a Figueres mantenir l'estació al centre. La ciutat viu un col·lapse de transit que es veuria agreujat amb el trasllat a Vilafant, perquè l'estació se situaria lluny de la immensa majoria dels usuaris, que haurien de recórrer a vehicles per arribar-hi. Allunyar una estació del centre no és bona cosa ni per al comerç ni per al turisme. Aquesta supressió seria un greu error perquè l'única manera de descongestionar les carreteres i d'estalviar energia i emissions és que el tren sigui competitiu, en accessibilitat, en costos i en velocitat, amb el cotxe. La contribució de l'Ajuntament de Figueres i d'ADIF en la lluita contra el canvi climàtic no pot ser allunyar la seva estació de la majoria dels usuaris de la ciutat i de la comarca i posar en perill la línia de Portbou.

Com demostra el que s'ha fet a Vic i altres ciutats, el soterrament en trinxera de les vies, mantenint l'estació al centre, és la manera més barata i més ràpida de suprimir els passos a nivell. A més, no té cap impacte ni sobre el medi ambient ni sobre el paisatge.

Tretzena - Impuls a la bicicleta:

La bicicleta, com a mitjà de transport saludable, com a vehicle no contaminant i poc perillós per als vianants, com a vehicle que ocupa poc espai a les ciutats, ha de tenir un paper clau en la nova mobilitat. Un paper clau com el que té en el dia a dia de molts països d'Europa amb una climatologia molt més adversa al seu ús.

Cal una xarxa d'itineraris que permetin desplaçar-se amb seguretat entre les diferents poblacions de la regió. Una xarxa que no estigui centrada en el lleure o en el cicloturisme, sinó que serveixi per a la vida quotidiana.

Cal que hi hagi aparcaments segurs per a bicicletes a totes les estacions de trens i d'autobusos, i assegurar la suficiència d'espais per a bicicletes en tots els transports públics on això sigui possible.

Catorzena - Accessibilitat com a norma i nom com a excepció:

Cal canviar el disseny dels trens i de les estacions de manera que siguin accessibles a la gent gran que va amb caminadors, a les cadires de rodes de les persones discapacitades, als cotxets de la mainada i a les bicicletes. En cas contrari, el suposat "dret a la mobilitat", no deixa de ser una fal·làcia.

Aquest conjunt de propostes van encaminades a la potenciació d'un medi de transport que no contamina, no emet gasos d'efecte hivernacle i, malgrat el mal estat de les vies i del material, és molt més segur que els cotxes i ocupa molt menys espai al territori que aquests.

Som conscients que les propostes referides a la línia han de ser treballades a nivell comarcal i regional i coordinant esforços amb els nostres veïns del nord. Ho diem perquè sovint s'exhibeix una visió de curta volada que porta a considerar que els problemes del ferrocarril només afecten els pobles que tenen estacions.

Per aquesta raó, proposarem els ajuntaments de la regió que aprovin mocions en favor d'aquestes propostes i que les traslladin als consells comarcals, a les diputacions i a la Generalitat. Estem treballant perquè es faci el mateix a l'altra banda de l'Albera i per poder comptar amb el suport de la UE.

En aquest mateix sentit, celebrem la creació d'una aliança de dotzenes d'entitats amb presència a la demarcació que, amb el nom de **Movem-nos pel Transport Públic**, ha començat tirar endavant una campanya per una nova mobilitat a la regió, i ens comprometen a treballar plegats per aquest objectiu.

En la nostra opinió i pel que fa a aquesta línia, ens cal recuperar el temps perdut. A nosaltres no ens fa cap por el debat públic. Estem a la vostra disposició per aprofundir o per debatre qualsevol d'aquests temes.

Defensar aquesta línia, un patrimoni que tenim des del 1878, és del tot natural i és també una aposta de futur.

Moltes gràcies per la vostra atenció.

CONTACTES:

PEP GOU (IADEN – Salvem l'Empordà)
Tel. **636283093**

DANIEL PI (PTP)
Tel. **678675651**